



Åtgärder för förbättrad fartygssäkerhet

Sammanfattning

Sjötransporter ingår i EU:s gemensamma transportpolitik och är därför föremål för gemenskapens normgivning. År 1993 antog rådet en resolution om ett gemensamt handlingsprogram för säkerhet till sjöss. En viktig utgångspunkt för handlingsprogrammet är att antalet undermåliga fartyg i gemenskapens farvatten kommer att minska rejält om internationella konventioner, koder och resolutioner tillämpas strikt genom gemensamma bestämmelser inom EU. Som ett led i handlingsprogrammet har rådet successivt utfärdat förordningar och direktiv på sjösäkerhetens område.

I detta betänkande behandlas regeringens förslag i proposition 2000/01:137 Åtgärder för förbättrad fartygssäkerhet, som innebär att vissa bestämmelser i följande direktiv genomförs i svensk lagstiftning:

- direktivet 95/21/EG och ändringsdirektivet 98/25/EG av den 19 juni 1995 respektive den 27 april 1998 om tillämpning och internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll),
- direktivet 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik (värdstatsdirektivet).

För att genomföra dessa EG-bestämmelser i svensk lagstiftning föreslår regeringen förslag till ändringar i följande tre lagar:

- fartygssäkerhetslagen (1988:49),
- lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,
- lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

De lagändringar som föreslås i propositionen innebär exempelvis att svenska myndigheter får möjlighet att agera i vissa situationer när ett fartyg på grund av brister skall hållas kvar i en inspektionshamn eller när fartyget skall hindras från att anlöpa svenska hamnar. Ett förbud att lämna inspektionshamnen skall i de flesta fall bestå tills rättelse har skett eller säkerhet har ställts för

kostnaderna för tillsynsförrättningen. Vidare innebär de föreslagna lagändringarna bl.a. att ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik skall besiktigas regelbundet. Ett fartyg skall exempelvis medföra vissa certifikat och uppfylla de normer som anges för klassificering m.m. De föreslagna lagändringarna innebär också att, efter en första inledande besiktning, även regelbundna besiktningar skall företas när fartyget har börjat gå i trafik.

Utskottet har inga erinringar mot regeringens förslag till ändringar i de tre lagarna. Utskottet tillstyrker därför propositionen.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2002.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Innehållsförteckning.....	3
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning	5
Utskottets överväganden	6
Bakgrund och gällande bestämmelser	6
Regeringens proposition.....	9
Regeringens förslag om genomförande av vissa artiklar i direktivet och ändringsdirektivet om hamnstatskontroll.....	10
Regeringens förslag om genomförande av värdstatsdirektivet	12
Utskottets ställningstagande	13
Bilaga 1	
Förteckning över behandlade förslag	15
Proposition 2000/01:137	15
Bilaga 2	
Regeringens lagförslag	16
1 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)	16
2 Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	16
3 Förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.....	16

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Fartygssäkerhetslagen

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49).

2. Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

3. Lagen om undersökning av olyckor

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Stockholm den 16 oktober 2001

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Monica Öhman (s), Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Jarl Lander (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Monica Green (s), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Mikael Johansson (mp), Claes-Göran Brandin (s), Jeppe Johnsson (m) och Elver Jonsson (fp).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Regeringen lämnade den 17 maj 2001 proposition 2000/01:137 Åtgärder för förbättrad fartygssäkerhet till riksdagen. I propositionen föreslår regeringen att riksdagen antar förslagen till ändringar i fartygssäkerhetslagen (1988:49), lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg samt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Bakgrunden till propositionen är att vissa bestämmelser i EG-direktiv om fartygssäkerhet, inspektioner och hamnstatskontroller m.m. skall genomföras i svensk lagstiftning. I rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 samt i ändringsdirektivet 98/25/EG av den 28 april 1998 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll) finns det bl.a. regler om förbud mot att anlöpa hamn och om att kvarhållande av fartyg inte skall upphävas förrän betalning skett eller säkerhet ställts för betalning av tillsynskostnader. Rådet antog också den 29 april 1999 direktiv 1999/35/EG om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik, nedan kallat värdstatsdirektivet. Detta direktiv innehåller bestämmelser om bl.a. besiktningar och kontroller av fartygen.

Regeringen beslutade den 23 juni 1999 att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av fartygssäkerhetslagstiftningen. I uppdraget ingick att i ett delbetänkande redovisa ett förslag till införlivande av dels artiklarna 9a, 11.4 och 16.3 i direktivet och ändringsdirektivet om hamnstatskontroll, dels värdstatsdirektivet. Utredaren avlämnade i mars 2000 delbetänkandet Införlivande av vissa direktiv om fartygssäkerhet (SOU 2000:16). Betänkandet har remissbehandlats.

Regeringen beslutade den 26 april 2001 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i bilaga 6 till propositionen. Lagrådet föreslog vissa ändringar av förslagen till ändringar av fartygssäkerhetslagen (1988:49) och lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Regeringen har följt Lagrådets förslag. I propositionens lagförslag har också vissa redaktionella ändringar gjorts i förhållande till lagrådsremissen.

Utskottets överväganden

Bakgrund och gällande bestämmelser

Internationella konventioner

För att underlätta för den internationella sjöfarten och samtidigt finna en gemensam hög sjösäkerhetsnivå, har de sjöfarande länderna antagit en rad internationella konventioner om säkerhet till sjöss och om skydd för den marina miljön. Konventionerna ställer krav på att flaggstaternas bestämmelser om tillsyn över fartygen är tillräckliga och internationellt jämförbara. Samtidigt ger konventionerna kuststaterna befogenheter att inspektera utländska fartyg och på så sätt öka sina möjligheter att övervaka säkerheten på det egna territorialvattnet.

1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 1974) är den viktigaste konventionen om sjösäkerhet och anger konstruktions- och säkerhetskrav för fartyg i internationell trafik. Enligt konventionen skall varje flaggstat ansvara för att dess fartyg uppfyller kraven. Fartygen skall exempelvis innan de används i internationell trafik kontrolleras och godkännas, och som bevis på att de godkänts skall fartygen medföra certifikat som utfärdas av flaggstatens administration. Vidare ger konventionen länder som är anslutna till konventionen viss rätt att inspektera andra länders fartyg, s.k. hamnstatskontroll. Konventionen omfattar även krav på rederiernas och fartygens säkerhetsorganisation m.m.

I regeringens proposition 2000/01:137 s.19 finns ytterligare beskrivningar av kraven i SOLAS 1974.

EU:s bestämmelser – direktiven om hamnstatskontroll samt världstatsdirektivet

Sjötransporter ingår i EU:s gemensamma transportpolitik och är därför föremål för gemenskapens normgivning. Fram till år 1993 var normgivningen om sjösäkerhet begränsad till bestämmelser om särskilda förhållanden. Det året antog rådet en resolution av den 8 juni 1993 om ett gemensamt handlingsprogram för säkerhet till sjöss. Resolutionen är utgångspunkten för de fortsatta gemenskapsbestämmelserna om sjösäkerhet. I resolutionen drogs riktlinjerna upp för ett samlat handlingsprogram i fråga om sjösäkerhet, vari en utgångspunkt är att antalet undermåliga fartyg i gemenskapens farvatten kommer att minska drastiskt om internationella konventioner, koder och resolutioner tillämpas strikt genom bestämmelser på gemenskapsnivå. Som ett led i handlingsprogrammet har rådet utfärdat förordningar och direktiv på sjösäkerhetsområdet.

Direktivet om hamnstatskontroll syftar till att åstadkomma en minskning av antalet undermåliga fartyg på gemenskapens vatten samt att öka efterlevnaden av internationella regler och gemenskapslagstiftning.

Hamnstatskontrollen av utländska fartyg sker genom inspektioner som utförs av hamnstatens behöriga sjöfartsmyndighet. Minst 25 % av det antal fartyg som anlöper medlemsstatens hamnar under ett representativt kalenderår skall inspekteras. Vidare skall bl.a. medlemsstatens behöriga myndighet försäkra sig om att alla brister som upptäcks vid en inspektion rättas till. Innebär bristerna otvetydig fara för säkerhet, liv eller miljö skall myndigheten se till att fartyget hålls kvar eller att den farliga verksamheten stoppas. Om bristen inte kan åtgärdas i inspektionshamnen får fartyget resa till ett anvisat reparationsvarv under förutsättning att fartyget uppfyller villkoren för resan. Vidare skall kostnader som har samband med inspektionen täckas av fartygets ägare.

Genom ändringsdirektivet 98/25/EG om hamnstatskontroll infördes bestämmelser till följd av att 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 1974) infört regler som gjort den s.k. ISM-koden (the International Safety Management Code) obligatorisk. Det handlar bl.a. om hur rederiernas och fartygens säkerhetsorganisation skall vara utformad och bedrivas.

Världstatsdirektivet är ett direktiv som tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som går i reguljär trafik till eller från medlemsstats hamn. Världstaternas tillsyn av de fartyg som omfattas av direktivet innebär bl.a. att staterna skall göra inledande kontroller samt regelbundna besiktningar av fartygen. Världstatsdirektivet innehåller också bestämmelser om utredning av olyckor.

I regeringens proposition 2000/01:137 s. 20–23 ges en närmare beskrivning av direktiven om hamnstatskontroll samt världstatsdirektivet.

Svenska bestämmelser

Grundläggande bestämmelser om sjöfarten finns i sjölagen (1994:1009). Den lagen innehåller också en del bestämmelser om fartygs säkerhet samt om redarens och befälhavarens skyldigheter och ansvar för sjösäkerheten. Den viktigaste författningen i fråga om säkerheten på fartyg är dock fartygssäkerhetslagen (1988:49) som kompletteras av fartygssäkerhetsförordningen (1988:594). Av intresse är också lagen (1980:424) och förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg samt lagen (1990:712) och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor. Ytterligare beskrivning av dessa lagar finns i kommande avsnitt i betänkandet.

Med stöd av bemyndiganden i de nämnda lagarna och förordningarna meddelar behöriga myndigheter, främst Sjöfartsverket, föreskrifter. Föreskrifterna avspeglar också olika internationella överenskommelser på sjösäkerhetsens område, exempelvis får ett flertal av de detaljerade säkerhetsnormer som anges i EG-direktiv sin nationella tillämpning genom föreskrifter som meddelas av Sjöfartsverket.

Fartygssäkerhetslagen

Fartygssäkerhetslagen (1988:49) tillämpas på alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt på svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagen gäller även alla svenska rederier samt utländska rederier som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium. En betydelsefull ändring av fartygssäkerhetslagen skedde när ISM-koden införlivades i svensk rätt (SFS 1995:927). Lagens krav och den tillsyn som skall göras har därefter kommit att omfatta även att en redare och dennes fartyg har en fungerande säkerhetsorganisation. Ett fartyg skall ha de certifikat som anges i lagen eller i föreskrifter som meddelats med stöd därav, och ett rederi skall ha dokument angående godkänd säkerhetsorganisation. Det framgår av Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1996:2) med föreskrifter om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation att kopia av dokument angående godkänd säkerhetsorganisation liksom certifikat angående sådan säkerhetsorganisation skall finnas ombord på fartyget.

I 10 kap. fartygssäkerhetslagen finns vidare en rad bestämmelser om tillsyn av fartyg och kontroll av redare. Vid exempelvis en rederikontroll skall tillsynsmyndigheten pröva om rederiet har en säkerhetsorganisation som uppfyller kraven i lagen och i de föreskrifter om rederiets säkerhetsorganisation som har meddelats med stöd av lagen.

I regeringens proposition 2000/01:137 s. 24–25 ges en närmare beskrivning av fartygssäkerhetslagen.

Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg innehåller bestämmelser om fartygs konstruktion, utrustning och drift i syfte att förhindra förorening från fartyg. Föreskrifter får meddelas om att de fartyg som inte innehar certifikat, vilka visar att fartygen uppfyller vissa krav, eller som i övrigt inte uppfyller kraven på konstruktion och utrustning, inte får användas till sjöfart. Är det fråga om utländska fartyg får de inte användas till sjöfart inom svenskt territorium.

I lagen finns vidare bestämmelser om tillsyn i form av besiktningar och inspektioner. Svenska fartyg skall besiktigas innan de sätts i trafik och skall därefter genomgå regelbundna besiktningar samt vid behov inspekteras. Inspektion av utländska fartyg på svenskt territorialhav för de ändamål som anges i lagen får endast ske om det föreligger klara skäl att anta att ett förbudet utsläpp skett i territorialhavet. Är det fråga om utsläpp utanför territorialhavet men inom Sveriges ekonomiska zon är utrymmet för inspektion än mer begränsat.

I regeringens proposition 2000/01:137 s. 25–26 ges en närmare beskrivning av lagen om åtgärder mot förorening från fartyg.

Lagen om undersökning av olyckor

Undersökning enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor skall göras i fråga om händelser som inträffat i Sverige. Om händelsen berör ett utländskt fartyg får undersökningen dock göras endast om det finns särskilda skäl och fartyget befinner sig inom svenskt sjöterritorium.

Lagen tillämpas också på undersökningar i fråga om händelser som berör svenskt fartyg och har inträffat utomlands, om annat inte följer av internationella överenskommelser. Undersökningen skall utföras av myndighet som regeringen bestämmer. Denna myndighet får dock överlåta åt annan att göra undersökningen. I regeringens proposition 2000/01:137 s. 27 ges ytterligare beskrivning av lagen om undersökning av olyckor.

Regeringens proposition

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till ändringar i fartygssäkerhetslagen, i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg och i lagen om undersökning av olyckor.

Förslagen innebär att vissa artiklar i EG:s direktiv och ändringsdirektiv om hamnstatskontroll samt i EG:s värdstatsdirektiv genomförs i svensk lagstiftning.

Ändringarna innebär bl.a. att

- förbud införs för fartyg att lämna och anlöpa svenska hamnar om dokument eller certifikat saknas angående godkänd säkerhetsorganisation som fartyget eller rederiet skall ha,
- kraven skärps på tillsynen av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg, bl.a. införs krav på inledande kontroll av rederier och deras fartyg samt inledande besiktning av fartyg innan fartygen används i reguljär trafik. Även kraven på regelbundna besiktningar av sådana fartyg skärps,
- vissa nya bestämmelser om undersökning av olyckor och tillbud vad gäller utländska ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg genomförs i svensk lagstiftning. En utredning skall sättas i gång av Sverige dels i de fall olycka eller tillbud sker på vårt vatten, dels i de fall olycka eller tillbud sker på annat vatten men där Sverige var det land som fartyget senast besökte. Om en sådan undersökning har inletts skall den fortgå till dess berörda stater har enats om vilken stat som skall ansvara för undersökningen.

Regeringens förslag om genomförande av vissa artiklar i direktivet och ändringsdirektivet om hamnstatskontroll

Förbud för fartyg att lämna hamn m.m.

Regeringen föreslår i proposition 2000/01:137 att ett fartygs resa skall förbjudas vid avsaknad av dokument eller certifikat angående godkänd säkerhetsorganisation som fartyget eller rederiet skall ha enligt författningsbestämmelser. Ett sådant förbud får upphävas för att hindra överbeläggning av inspektionshamnen, om det inte finns andra brister som medför att fartyget skall hållas kvar i hamnen. Regeringens förslag avser både svenska och utländska fartyg.

Enligt propositionen är bakgrunden till förslaget ändringsdirektivet (98/25/EG) om hamnstatskontroll som bl.a. innebär införande av bestämmelser om kvarhållande av fartyg när certifikat eller kopia av dokument saknas ombord på ett fartyg på vilket den s.k. ISM-koden är tillämplig (artikel 9a i direktivet om hamnstatskontroll). I artikel 9a i direktivet om hamnstatskontroll finns vidare bestämmelser om när fartyg trots dessa brister får lämna hamn. Artikel 9a behandlar också förbud att anlöpa hamn. I propositionen framhålls att den del av bestämmelsen som avser kvarhållande av fartyg redan delvis har införlivats i svensk rätt genom ändringar i 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (1995:927) (se prop. 1994/95:186, bet. 1994/95:TU27, rskr. 1994/95:413). Enligt 11 kap. 1 § fjärde stycket fartygssäkerhetslagen får den behöriga myndigheten förbjuda ett fartygs resa vid avsaknaden av handlingar enligt ISM-koden. Enligt regeringen lämnar lagen därmed utrymme för myndigheten att låta ett fartyg lämna inspektionshamnen trots att dessa handlingar saknas ombord. Enligt artikel 9a.1 i direktivet om hamnstatskontroll skall dock ett beslut om kvarhållande alltid följa om fartyg vid inspektion uppvisar denna brist. Ett korrekt införlivande av direktivet innebär enligt regeringen att fartyg som omfattas av ISM-koden och som saknar ISM-certifikat endast skall få lämna hamnen under de särskilda omständigheter som framgår av artikel 9a. 2. Enligt denna punkt får ett beslut om kvarhållande upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen, dock under förutsättning att fartyget inte har andra brister som innebär att det inte får lämna hamnen.

Fartygssäkerhetslagen bör därför enligt regeringen ändras så att ett fartygs resa *skall* förbjudas vid avsaknad av certifikat och dokument angående godkänd säkerhetsorganisation som fartyget eller rederiet skall ha enligt författningsbestämmelser.

Regeringen föreslår därutöver att en bestämmelse införs om att förbudet får hävas för att förhindra överbeläggning av hamnen, om det inte finns andra brister som bör medföra att fartyget skall hållas kvar i hamnen.

Det nu aktuella direktivet avser inte åtgärder mot hamnstatens fartyg. Regeringen är dock av uppfattningen att tillsynsmyndigheterna bör ha samma möjligheter att vidta åtgärder mot svenska fartyg som mot utländska fartyg. De föreslagna bestämmelserna bör därför omfatta även svenska fartyg.

Genom de föreslagna bestämmelserna genomförs artiklarna 9 a. 1 och 2 i direktivet om hamnstatskontroll, vilka tillförts genom ändringsdirektivet om hamnstatskontroll.

Förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn m.m.

Regeringen föreslår sammanfattningsvis att fartyg skall förbjudas i vissa fall att anlöpa svenska hamnar. Ett förbud skall gälla för ett fartyg som fått tillstånd att resa till ett anvisat reparationsvarv men som inte gör detta eller inte uppfyller villkoren för sådan resa. Vidare skall ett fartyg som saknar giltiga s.k. ISM-certifikat, men som fått lämna hamnen på grund av överbeläggning, förbjudas att anlöpa svenska hamnar. Bestämmelserna föreslås gälla för såväl svenska som utländska fartyg. Nämda bestämmelser föreslås också tillämpas om en behörig myndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet fattat motsvarande beslut. Vidare regleras hur länge ett förbud att anlöpa hamn skall bestå. Ett fartyg som förbjudits att anlöpa hamn skall kunna få tillstånd att resa till anvisad hamn om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt eller för att minska föroreningsrisk eller för rättelse av fartygets brister, förutsatt att lämpliga åtgärder vidtagits för att garantera ett säkert anlop till hamnen.

Fartyget skall få tillträde till hamnarna först när fartygets ägare eller den som ansvarar för fartygstransporten visat för den behöriga myndigheten i den medlemsstat, där fartyget befanns vara undermåligt, att fartyget uppfyller alla tillämpliga konventionskrav.

Vissa övriga frågor

Regeringen föreslår också att ett beslut om förbud att anlöpa svensk hamn skall anmälas till bl.a. Kustbevakningen. Polismyndigheten och Kustbevakningen skall, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra att förbudet att resa och anlöpa hamn överträds.

Vidare föreslår regeringen att en överträdelse av ett förbud att anlöpa hamn skall medföra straffansvar, böter eller fängelse i högst ett år.

Regeringen föreslår också att ett beslut om förbud mot fartygs resa och förbud att anlöpa svensk hamn skall meddelas av Sjöfartsverket eller annan myndighet som regeringen föreskriver. Beslutet skall innehålla uppgift om de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Ett sådant beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Ett beslut om förbud mot fartygs resa skall enligt regeringens förslag gälla till dess full betalning skett för en tillsynsförrättning eller tillfredsställande säkerhet för betalningen har ställts.

Regeringens förslag om genomförande av värdstatsdirektivet

Tillsyn av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik

I regeringens proposition 2000/01:137 lämnas förslag till nya bestämmelser om inledande kontroller och besiktningar av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg. Bestämmelserna föreslås omfatta sådana fartyg när de används i reguljär trafik på internationella resor eller vid inrikes resor i de fartområden som regeringen bestämmer och avser både svenska och utländska fartyg. Tillsyn av utländska sådana fartyg föreslås också få ske genom inspektion, om det av någon särskild anledning behövs. För definitionerna av ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik föreslås en hänvisning till värdstatsdirektivet.

Inledande kontroll och besiktning m.m.

Regeringen föreslår också att krav införs på inledande kontroll av rederier och deras fartyg samt inledande besiktning av fartyg innan ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg används i reguljär trafik. En inledande besiktning föreslås ske inom viss tid. En inledande kontroll och besiktning skall också ske när fartyg skall användas i annan reguljär trafik än tidigare om det inte är obehövligt. Det föreslås att det också skall företas regelbundna (planmässiga) besiktningar av fartyg. I övrigt skall regleras när besiktningar i vissa andra situationer skall ske, och när ett fartyg får tas i bruk i reguljär trafik innan en inledande kontroll och inledande besiktning skett. Bestämmelser införs om när en inledande kontroll och en inledande besiktning senast skall ske, efter det att tillstånd givits att ta ett ersättningsfartyg i bruk. Tillsynsmyndigheten får avstå från en tillsynsförrättning, om åtgärden redan vidtagits av en behörig myndighet i en annan stat i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Förbud mot användning av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg

Ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg skall enligt propositionen förbjudas att användas i reguljär trafik då kraven för sådan trafik inte är uppfyllda vid inledande kontroller eller då en flaggstat före utfärdandet av vissa certifikat och tillstånd skall samråda med värdstaten och detta inte har skett, men det saknas skäl att enligt 11 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen meddela förbud för fartygs resa. Ett fartygs resa skall alltid förbjudas, om vad som framkommit om sjövärdighet, bemanning m.m. medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning eller passagerare.

När ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg redan går i reguljär trafik skall, enligt propositionen, påträffade brister, om de inte

är så allvarliga att det finns skäl att meddela förbud för resa eller användning i reguljär trafik enligt fartygssäkerhetslagen, föranleda att rederiet eller ägaren föreläggs att åtgärda fartygets brister. Om bristerna därefter inte åtgärdas skall Sjöfartsverket förbjuda användningen av det bristfälliga fartyget.

Undersökning av olyckor

Av artikel 12.3 i värdstatsdirektivet framgår att utredning skall sättas i gång av den stat på vars vatten olyckan eller tillbudet skett eller, om olyckan eller tillbudet skett på andra vatten, av den medlemsstat som fartyget besökte senast. Denna stat skall vara ansvarig för utredningen och samordningen till dess att man gemensamt enats om vilken stat som skall ha ansvar för utredningen. För att genomföra detta i svensk lagstiftning föreslår regeringen att en bestämmelse införs i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. En undersökning skall sättas i gång när ett utländskt ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik är inblandat i sjöolycka eller ett tillbud och olyckan eller tillbudet sker inom Sveriges sjöterritorium, eller olyckan eller tillbudet sker på andra vatten och fartyget besökte Sverige senast. Den myndighet som gör en sådan utredning skall vara ansvarig för undersökningen och samordningen med övriga utländska myndigheter som kan vara berörda till dess att man gemensamt enats om vilken stat som skall ha ansvar för undersökningen.

Vissa övriga frågor

Vad gäller genomförandet av värdstatsdirektivet föreslår regeringen också att en överträdelse av ett förbud mot att använda fartyg i reguljär trafik skall medföra straffansvar, böter eller fängelse i högst ett år.

Vidare föreslår regeringen att ett beslut om att förbjuda ett fartygs användning i reguljär trafik skall meddelas av Sjöfartsverket eller annan myndighet som regeringen föreskriver.

Utskottets ställningstagande

Utskottet ser med stort allvar på sjösäkerhetsfrågorna. Sjöfartens internationella karaktär medför att åtgärder på säkerhetsområdena i regel måste vidtas i internationellt samarbete för att bli verkningsfulla. EU:s arbete med sjösäkerhet är av särskild vikt bl.a. för att på ett effektivt och enhetligt sätt genomföra de internationellt träffade överenskommelserna inom gemenskapen.

I detta sammanhang kan också nämnas att utskottet, vid förra höstens behandling av regeringens budgetproposition samt motioner om sjösäkerhet (bet. 2000/01:TU1), framhöll att Sverige bör vara pådrivande i internationella organ för strängare säkerhets- och miljökrav för sjöfarten.

Utskottet anser att det är viktigt att öka sjösäkerheten genom att bl.a. stärka inspektionsverksamheten, hamnstatskontrollen m.m. Som framhålls i regeringens proposition skall också de krav som ställs i EG:s direktiv återspeglas i

den svenska lagstiftningen. Mot denna bakgrund välkomnar utskottet regeringens proposition med förslag till skärpt lagstiftning i syfte att öka sjösäkerheten. Utskottet delar också regeringens uppfattning om vilka lagändringar som behöver vidtas. Utskottet föreslår således att riksdagen godkänner regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49), lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg samt lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Proposition 2000/01:137

Regeringen föreslår i proposition 2000/01:137 Åtgärder för förbättrad fartygssäkerhet att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49),
2. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,
3. lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Lagförslagen är fogade som *bilaga 2* till betänkandet.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen
(1988:49)

2 Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

3 Förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor